

actualidad aeroespacial
EL PERIÓDICO DE LOS PROFESIONALES DE LA AERONÁUTICA Y EL ESPACIO
www.actualidadaeroespacial.com
Número 102 - Febrero de 2017
Nueva regulación aeroportuaria
El Gobierno impone a Aena la bajada anual del 2,2% de la tasas

La regulación aeroportuaria

Con la aprobación por el Consejo de Ministros del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) el pasado 27 de enero se cumple -aunque tardíamente por mor de las circunstancias de un Gobierno en funciones- un capítulo importante de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

En él se aborda y se completa, en el ejercicio de la competencia exclusiva estatal, el ordenamiento de la gestión directa de los aeropuertos de interés general mediante un plan quinquenal de ingresos, tarifas e inversiones con objeto de garantizar la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, para asegurar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias, la sostenibilidad económica de la red, así como la continuidad y adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos.

Se reafirma la gestión en red como garantía de la sostenibilidad económica de los aeropuertos integrados en ella al permitir, en condiciones de transparencia, objetividad y no discriminación, el sostenimiento de las infraestructuras deficitarias.

Se prohíbe el cierre o la enajenación, total o parcial, de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias necesarias para mantener la prestación de servicios aeroportuarios, salvo autorización del Consejo de Ministros o del Ministerio de Fomento.

Como sucede en los modelos regulatorios de otros países de nuestro entorno, los ingresos de Aena asociados a los servicios aeroportuarios básicos deben estar condicionados por el cumplimiento de un ingreso máximo anual por pasajero, cuya determinación estará basada en la recuperación de costes eficientes así reconocidos por el regulador.

El cumplimiento o incumplimiento de ciertas condiciones de calidad del servicio o inversión determinará la aplicación de incentivos o penalizaciones sobre estos ingresos máximos anuales autorizados por pasajero que, junto con las desviaciones respecto a los valores planificados deben ser asumidas por el gestor con cargo a otros ingresos, entre otros, los ingresos comerciales, los asociados a su actividad internacional o por la gestión urbanística.

Así pues, el DORA recoge las obligaciones de Aena durante un periodo de 5 años, fijando: las tarifas aeroportuarias, las inversiones que deberá realizar, los niveles de calidad que deben cumplir los aeropuertos y un sistema de incentivos y penalizaciones en caso de incumplimiento de obligaciones.

Las razones que justifican la necesidad de la adopción de estas medidas, son coadyuvar a la potenciación del transporte aéreo que, por su conexión con la principal actividad económica del país, el turismo, se constituye en fuente de empleo y motor de la actividad económica, en particular en un contexto económico en que el turismo es esencial para la reactivación de la actividad económica del país, mediante el establecimiento de las medidas necesarias para asegurar la gestión eficiente de los aeropuertos, asegurando que cumplen las obligaciones de interés general como servicio de interés económico general.

Edita: Financial Comunicación, S.L.
C/ Ulises, 2 4ºD3 - 28043 Madrid.

Directora: M. Soledad Díaz-Plaza
Redacción: María Gil
Colaboradores: Francisco Gil y María Jesús Gómez



Publicidad: Serafín Cañas.
Avda de Bélgica, 87 - 28916 Leganés (Madrid).
Tel. 91 687 46 37 y 630 07 85 41
publicidad@actualidadaeroespacial.com

Redacción y Administración: C/ Ulises, 2 4ºD3 28043 Madrid.
Tel. 91 388 42 00. Fax.- 91 300 06 10.
e-mail: revaero@financialcomunicacion.com y redaccion@actualidadaeroespacial.com

Depósito legal: M-5279-2008.



Nueva regulación aeroportuaria

El Gobierno impone a Aena la **bajada anual** del 2,2% de la tasas

El Consejo de Ministros celebrado el pasado 27 de enero aprobó "imponer a Aena una senda tarifaria de reducción de las tarifas aeroportuarias del 2,2% anual, casi un 11% acumulado en los cinco años", dice el comunicado oficial del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), al que ha dado su aprobación. Esta bajada se aplicará el 1 de marzo.

Es significativo el término "imponer" elegido por el Gobierno para hacer patente su resolución decidida frente a la resistencia que el actual presidente de Aena, José Manuel Vargas, venía sosteniendo desde hace casi un año a esa bajada de las tasas recomendada ya en junio por la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC). Se trata, pues, de una descalificación o desautorización en toda regla, de una "imposición a Aena", no de un acuerdo. Así lo ha expresado el Gobierno.

A pesar de este anuncio de la reducción de tasas y de la disminución de unos 850 millones de euros de beneficios que la bajada podría suponer en la cuenta de resultados de Aena, según se han encargado de indicar desde la gestora aeroportuaria, su valor en Bolsa no sólo no se ha resentido, sino que ha seguido creciendo, como a lo largo de estos casi dos años desde su salida al mercado bursátil.

La bajada de tasas aeroportuarias "mejora la competitividad del sector aeronáutico y ha sido muy bien acogida por el turístico, según ha asegurado el ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, quien ha recordado que el marco legal establece que las tasas no pueden subir hasta el año 2025.

En este sentido, el ministro ha hecho un llamamiento para que la reducción de las tasas aeroportuarias aprobada hoy se refleje en el precio de los billetes de avión. Para tratar de que así sea, De la Serna ha anunciado que se mantendrán conversaciones con el conjunto de los operadores aéreos, aunque se trata "de un asunto estrictamente privado", ha puntualizado.

Con la aprobación del DORA se fijan las condiciones que deberán cumplir los aeropuertos de Aena en el período 2017-2021. Entre ellas, la bajada de tarifas aeroportuarios del 2,2% anual a partir de este año y hasta el 2021. "Esta reducción mejorará la competitividad de los aeropuertos españoles, haciéndolos más atractivos internacionalmente, en un contexto cada vez más dinámico, globalizado y competitivo", añade el comunicado oficial.

Hay que recordar que hace ahora cinco años, el mismo equipo que ahora dirige

Aena estableció una subida muy considerable de las tarifas aeroportuarias, que provocó el grito en el cielo de las compañías aéreas. Alguna como la británica de bajo coste EasyJet cerró su base en Madrid porque el incremento de las tasas hacía inviable el mantenimiento de sus instalaciones en la capital y el de sus empleados, según anunció en los medios de comunicación, su máximo dirigente en España, el ingeniero aeronáutico Javier Gándara.

Al año siguiente, la entonces ministra de Fomento y ahora presidenta de las Cortes, Ana Pastor, después de negociaciones con los representantes de las compañías aéreas, decidía congelar las tasas aéreas hasta el año 2025. Luego el Gobierno aprobó un Decreto-Ley "ómnibus", más tarde convertido en Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. En la misma entre otras muchas medidas se estableció la elaboración del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) que, entre otras cosas fijaba el establecimiento de las tasas aeroportuarias a las compañías aéreas.

Un año ha tardado en elaborarse y aprobarse el documento. Las diferencias entre Aena y las aerolíneas eran considerables. Aquella se mantenía en sus trece de la congelación de tarifas.

Las compañías pedían una bajada de más del 5%. La Comisión nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMV) recomendó una bajada anual del 2,02%. Al final, el Consejo de Ministros se inclinó por un descenso anual en los próximos cinco años del 2,2%, es decir, un 11% total en los cinco años de vigencia del DORA.

A pesar del revés que esta decisión supone para Aena y la adhesión que alguna aerolínea ha mostrado hacia el actual equipo dirigente de la misma, la Asociación de Líneas Aéreas (ALA) parece no estar conforme e insiste en su reclamación al Gobierno de una bajada superior al 5% anual.

La aprobación marca un hito dentro del nuevo modelo de gestión aeroportuaria establecido en la Ley de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, del 15 de octubre de 2014, pues es el instrumento mediante el cual el Gobierno garantiza, por razones de interés general, la accesibilidad, suficiencia, y calidad de los aeropuertos de Aena.



El DORA aprobado por el Consejo de Ministros cuenta con un amplio consenso institucional y establece un marco predecible y confiable, que garantiza la competitividad y la estabilidad del modelo aeroportuario para los próximos años, según el Gobierno.

En el Documento se reafirma el mantenimiento de la red de aeropuertos, se incorporan mecanismos para incentivar la calidad ofrecida por Aena y penalizar a ésta, en caso de que los niveles no lleguen a los objetivos que fije el Ministerio y se establece la garantía de equilibrio entre ingresos y costes.

La inversión total en los 5 años será de 2.646 millones de euros. La inversión "regulada" (vinculada a actividades aeronáuticas) en los 5 años será de 2.185 millones de euros.

El DORA es el instrumento normativo que establece las obligaciones de Aena durante un periodo de cinco años, fijando la senda tarifaria, las inversiones y los niveles de calidad que deberá cumplir.

El titular de Fomento ha subrayado que en el DORA no solo se incrementan los niveles de calidad exigidos a los servicios de los aeropuertos, sino que por primera vez se establece un sistema de penalizaciones para los incumplimientos por parte de Aena.

En total, se han fijado 17 indicadores, de acuerdo con los sistemas internacionales, que abarcan desde el tiempo de espera de los pasajeros al plazo de respuesta de las reclamaciones (que será como máximo de cinco días cuando tengan que ver con el gestor aeroportuario). También se recogerán las opiniones de los usuarios a través de encuestas periódicas.

Según Randstad

Crisis de profesionales en el **sector aeronáutico**

El sector aeroportuario sufre una acusada escasez de profesionales en todo el mundo, sobre todo de pilotos y personal de alta especialización, según concluye el estudio "Escasez de talento en el sector aeroportuario" hecho público por la empresa de Recursos Humanos Randstad. Los diversos estudios coinciden en que esta escasez será una constante en los próximos años y urgen a tomar medidas para cubrir la creciente necesidad de profesionales, añade el informe.



Tanto Airbus como Boeing aseguran que la escasez será progresivamente más acusada en los próximos 20 años debido, sobre todo, al crecimiento del sector. La Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol) han realizado estudios que hacen unas previsiones de crecimiento del 5% anual, calculando que en 2035, el número de vuelos será un 50% mayor que el actual. Para dar respuesta a este crecimiento y según la "Previsión de Pilotos y Técnicos" de Boeing, solo en Europa harán falta 104.000 pilotos, 169.000 auxiliares de vuelo y 118.000 técnicos de mantenimiento.

A nivel mundial, entre 2017 y 2035 se necesitarán 617.000 nuevos pilotos comerciales, 679.000 nuevos técnicos de mantenimiento y 814.000 auxiliares de vuelo. Las previsiones de 2016 muestran un aumento del 10,5% de los pilotos y un 11,3% de los técnicos de mantenimiento necesarios con respecto al estudio llevado a cabo tan solo un año antes, en 2015. La región Asia- Pacífico será la demandante del 40% de estos profesionales debido al desarrollo previsto de su sector.

La demanda de profesionales es ya especialmente acusada en EEUU, donde se habla incluso de "crisis del sector" y de "amenaza para la industria". Algunas aerolíneas regionales han tenido que reducir en un 5% sus vuelos a causa de la escasez de pilotos. Republic Airways, que opera vuelos para algunas de las mayores aerolíneas, como Delta, United y American Airlines, solicitó la protección de bancarrota a mediados de 2016, citando la crisis de personal como una de las causas.

La Transportation Security Administration, el sindicato que representa a los agentes de seguridad aeroportuarios, calcula que se necesitarían 6.000 profesionales más, que se sumen a los 42.000 actuales. En este mismo periodo, mientras los profesionales de seguridad se reducían, el número de pasajeros que volaba desde los aeropuertos estadounidenses ha crecido un 15%, de 643 a 740 millones por año.

Ante esta escasez de profesionales cualificados para cubrir las vacantes que una industria en constante crecimiento demanda, las empresas del sector están compitiendo por el talento en todo el mundo, sin limitaciones geográficas.

En los últimos años, las grandes aerolíneas de Oriente Medio han realizado proyectos de reclutamiento en todo el mundo. Su personal de selección no se limita a mantener entrevistas con posibles candidatos, incluso utilizan simula-



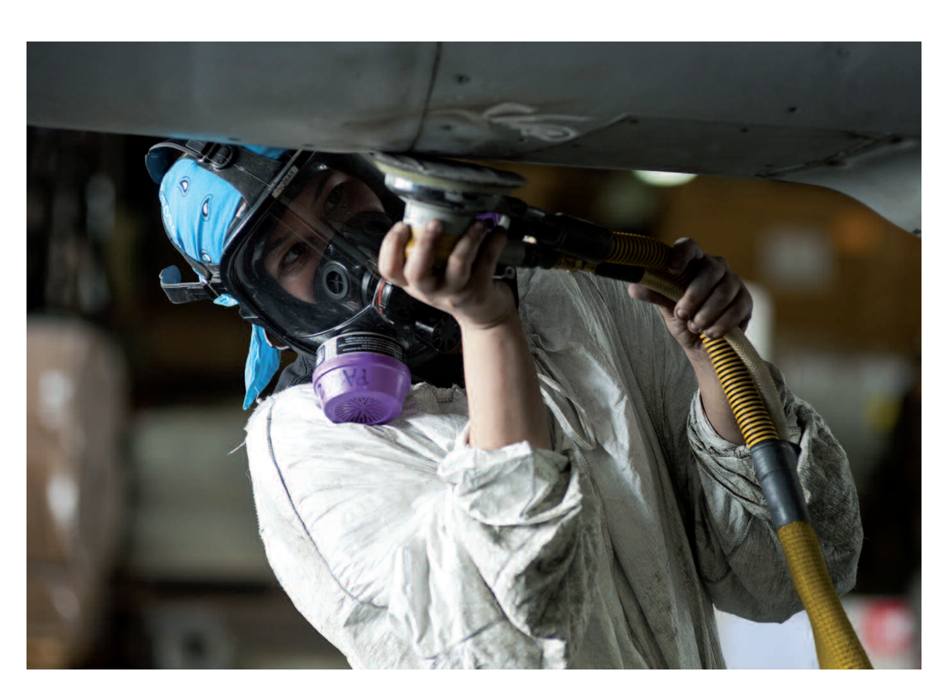
La demanda de profesionales es ya especialmente acusada en EEUU, donde se habla de “crisis del sector”



dores de evaluación para que los procesos sean lo más ágiles y, sobre todo, lo más rápidos posible. Algunas compañías chinas han seguido este ejemplo y han organizado “ferias de reclutamiento” en Europa, Australia y Estados Unidos y ofrecen sueldos altamente competitivos respectos a los europeos o estadounidenses.

Los motivos que explican la actual escasez de profesionales cualificados, especialmente de pilotos, son diversos y pasan desde la expansión del sector en las últimas décadas, los extensos horarios de trabajo, diferentes problemáticas formativas, sueldos que han perdido competitividad y la rotación prevista por la jubilación de los trabajadores de más edad. Respecto a este último punto, por ejemplo, en Reino Unido, donde la edad media de las plantillas es de 53 años, se prevé que la “crisis” que ya atenaza a las compañías estadounidenses sea una realidad en diez años.

En cuanto a la formación para acceder a un puesto de cualificación en el sector aéreo, los elevados costes resultan un freno para el acceso de los jóvenes. En Estados Unidos, se calcula que obtener una licencia de piloto comercial alcanza los 150.000-200.000 dólares y se requieren 1.500 horas de vuelo acreditadas (en 2009 las horas requeridas eran 250). En España, el coste es menor, aproximadamente la mitad que en Estados Unidos, pero no deja de ser elevado.



Además, el sector aeroportuario, en general, de manera tradicional no se ha acercado a los jóvenes y no ha aplicado medidas de atracción del talento. Los expertos consideran que debería aproximarse a los campus universitarios, implementar programas de atracción de jóvenes, incrementar el porcentaje de mujeres en las plantillas (hasta ahora, una minoría entre los profesionales cualificados del sector) y realizar programas de becas y aprendizaje.

Si bien en los años de recesión económica, los niveles de desempleo en el sector aeroportuario se habían elevado y se habían producido expatriaciones masivas, todos los estudios indican que el crecimiento del sector augura el nacimiento de una nueva etapa que bascula hacia el punto contrario: una escasez pronunciada y progresivamente mayor de profesionales.

Según Deloitte y TEDAE

Previsiones **optimistas** de la industria aeroespacial y defensa 2017

Las políticas de Defensa anunciadas por Donald Trump y la creación de riqueza en Asia y Oriente Próximo, entre los motivos para el crecimiento.

Las previsiones de la industria aeroespacial y de defensa vuelven a ser optimistas tras varios años de leve crecimiento, según se desprende del Informe de Perspectivas de la Industria Aeroespacial y Defensa 2017, elaborado por Deloitte, y el anuncio de Adolfo Menéndez, presidente de la Asociación Española de Empresas Tecnológicas de Defensa, Aeronáutica y Espacio (TEDAE) a los directivos de las más de 75 empresas que integran la Asociación.

Deloitte prevé un crecimiento del 2% de los ingresos del sector en 2017, siendo el crecimiento interanual estimado para el sector europeo del 2,5%, con un incremento del 9,3% en los beneficios antes de impuestos.

"Después del descenso durante varios años en los ingresos, se espera que el subsector de defensa crezca durante 2017 por encima del 3%. Este aumento se debe a la preocupación por las amenazas a la seguridad global, así como al crecimiento de los presupuestos de defensa de EE.UU. Oriente Próximo, Japón, Corea del Sur e India", afirma Tom Captain, líder global del sector Aeroespacial y Defensa de Deloitte.

El crecimiento estable del PIB a nivel mundial, el aumento del tráfico aéreo de pasajeros previsto, y la continua rentabilidad del mismo, apoyada por los bajos precios del combustible, impulsarán el aumento de la producción de aviones comerciales. De hecho, se estima que durante 2017 se producirán un total de 1.456 aeronaves comerciales, un 7,1% más que en 2016. Los principales fabricantes de aviones, Airbus y Boeing, han señalado que los incrementos de las ratios de producción tendrán lugar en 2017 y 2018. Airbus aumentará su producción en 2017 del modelo A320neo, mientras que Boeing estima que su ratio de producción de su modelo 737 pasará de los 42 al mes actuales a 47 mensuales en el año 2017 y 52 en el 2018.

Cabe mencionar la aparición de nuevos programas de producción de aviones en otras regiones, como China y Rusia. Aunque China lleva ya más de cuatro décadas produciendo aviones para mercados domésticos sin demasiado éxito, con el modelo C919 parece estar más enfocada en el programa, trabajando con proveedores extranjeros con más experiencia en la fabricación de aeronaves.

> En aeronáutica civil se confirma el mantenimiento del importante número de pedidos de aviones comerciales

El incremento de la demanda de viajes se ha visto impulsado principalmente por la demografía global y la creación de riqueza en Asia y Oriente Medio, teniendo como resultado un considerable incremento de los pedidos de nuevos aviones.

Crecimiento de la demanda

Entre los aspectos más destacados para el próximo año, los analistas de Deloitte destacan el crecimiento de la demanda de viajes impulsado por la creación de riqueza en Asia y Oriente Medio, así como el impacto que el Brexit y la elección de Donald Trump tendrán en el sector.

Desde el punto de vista de la inversión en defensa, el resurgimiento de amenazas a la seguridad global, prevé un incremento de los presupuestos de EE.UU. en materia de defensa, así como un mayor gasto de otras potencias como Japón e India, que impulsarán probablemente el crecimiento del subsector de defensa a corto plazo.

En concreto, se ha observado un gasto en alza en materia de defensa, dado el resultado de las recientes elecciones nor-



teamericanas. Adicionalmente al incremento de las tropas americanas, el ejército estadounidense reforzará en mayor medida el número de aviones y barcos, lo que impulsará el crecimiento de los ingresos de los próximos años. Los Estados Unidos continúan siendo la nación que más invierte en defensa, representando un 34% del gasto militar total del mundo.

Expectativas españolas

"Las expectativas de la economía europea y española y de nuestros sectores en el entorno actual, permiten ser sobriamente optimista", anunció Adolfo Menéndez, presidente de la Asociación Española de Empresas Tecnológicas de Defensa, Aeronáutica y Espacio (TEDAE) a los directivos de las más de 75 empresas que integran la Asociación, reunidos el último día de enero.

El encuentro, al que asistieron Agustín Conde, secretario de Estado de Defensa, y Begoña Cristeto, secretaria general de Industria y de la PYME, tenía por objeto analizar el entorno nacional e internacional en el que estas empresas van a desarrollar su actividad y hacerlas partícipes de los objetivos y prioridades de trabajo establecidas para 2017. Prioridades que persiguen fundamentalmente la consolidación de las estructuras de los cuatro polos tecnológicos: Defensa, Aeronáutica, Seguridad y Espacio.

"En aeronáutica civil se confirma el mantenimiento del importante número de pedidos de aviones comerciales. El sector se muestra, por tanto, optimista en cuanto al crecimiento sostenido de esta industria en España y el mantenimiento de la carga de trabajo de nuestras factorías", señaló Menéndez.

También destacó el escenario mundial especialmente positivo para el sector espacial, con un mercado que se mantendrá en las tasas actuales y una previsión de crecimiento muy significativo para el mercado de las aplicaciones.

Respecto al crecimiento del mercado mundial de Defensa lo cifró en el 3% y añadió que el sector español espera con expectativa el cumplimiento del acuerdo de reprogramación de las anualidades 2016 y 2017 relativas a los programas de modernización de las Fuerzas Armadas, dado que esta industria "ha vivido con especial dureza los ajustes presupuestarios durante los peores años de la crisis".

Los participantes del Encuentro Anual de TEDAE abordaron igualmente temas como la Acción Preparatoria y el futuro Programa Europeo de Investigación en Defensa, el nuevo sistema de financiación y contratación, la puesta en marcha y desarrollo de la Guía Estratégica del Sector Aeronáutico, la consolidación de la Plataforma Aeroespacial Española (PAE), la elaboración de un Plan Tecnológico-Industrial del sector de las Tecnologías de la Seguridad en nuestro país, los retos en ciberseguridad, el esfuerzo realizado por la Delegación española en el Consejo Ministerial de la ESA del pasado mes de diciembre aumentando el nivel de contribución de nuestro país en la Agencia Espacial Europea o la implementación del Plan Nacional de Espacio.

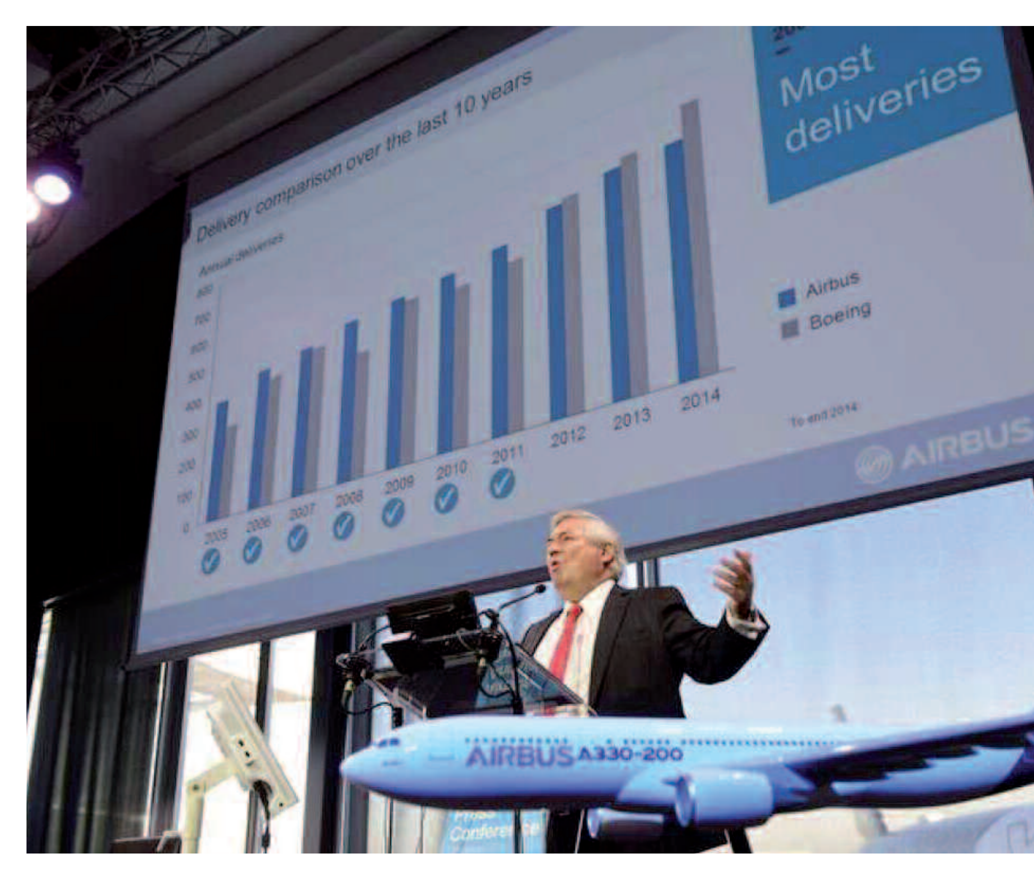
Explicar lo que se hace

El secretario de Estado de Defensa clausuró el acto agradeciendo a las empresas de TEDAE el esfuerzo que han realizado para mantener un tejido industrial y tecnológico muy importante. Y señaló que "ahora toca saber explicar qué hace este sector por nuestro país, porque desarrollo social va unido a desarrollo tecnológico. Aquí hay empresas importantes que luchan por estar en primera línea tecnológica. Y que hacen algo tan relevante como es mantener este tejido en nuestro país, permitiéndonos mantener la fabricación, el desarrollo tecnológico y la capacidad de acción aquí".

Por su parte Begoña Cristeto hizo hincapié en el esfuerzo que está realizando el Gobierno desde 2015 para impulsar la Industria 4.0. "Es preciso trabajar este año y los siguientes para dar el salto en la digitalización de nuestras empresas –dijo-, en lo que va a ser la cuarta revolución industrial. Para ello hemos puesto a disposición de la industria varias herramientas. Un 'medidor' del grado de madurez digital de las empresas, un programa de consultoría personalizada que elabore hojas de ruta a las compañías y 97 millones de financiación para apoyar ese salto digital".

Al Encuentro se sumaron numerosos representantes de las distintas administraciones e instituciones vinculadas a los sectores industriales de TEDAE.

Por el **trono mundial** de ventas y entregas



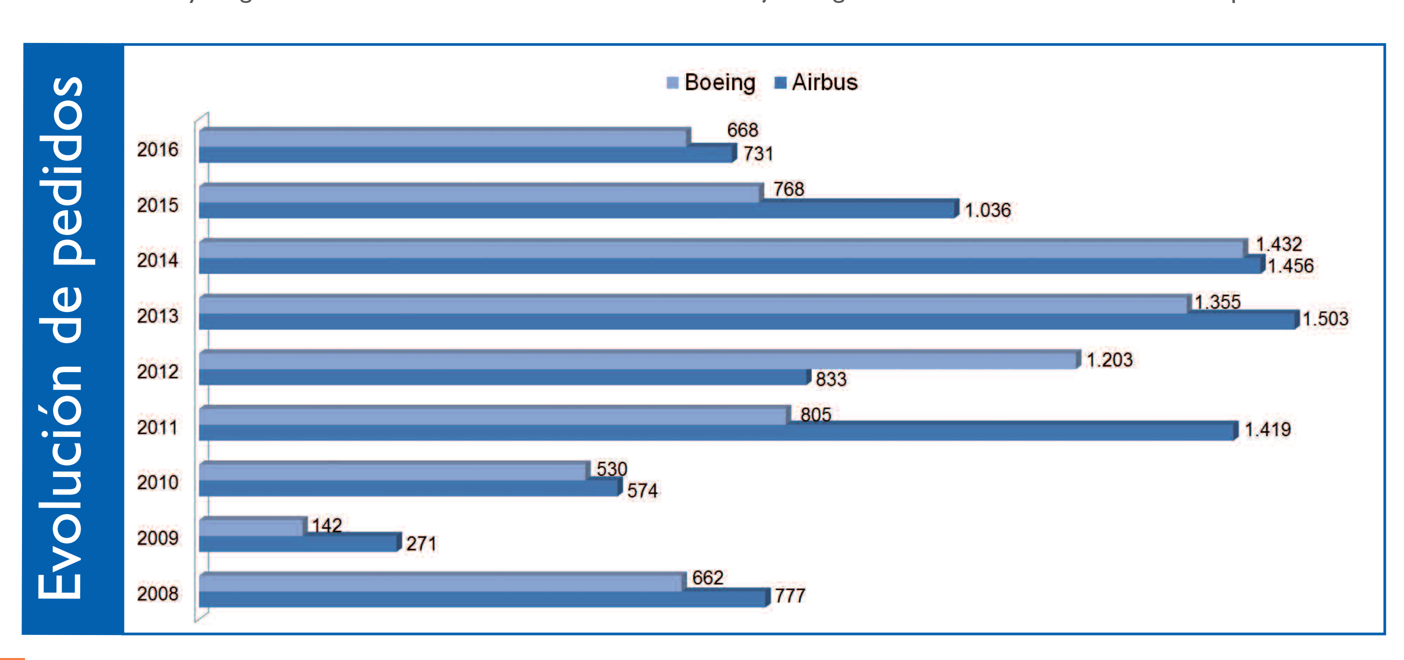
Salvo en 2012, el constructor europeo Airbus ha superado a su competidor norteamericano Boeing a lo largo de los últimos nueve años en venta de aviones de pasajeros y está decidido también a superarle en entregas a partir de 2019.

Esta superioridad se ha consolidado en el último año rebasando Airbus en 63 aviones los pedidos registrados por el constructor aeronáutico norteamericano. Lo que no ocurre precisamente con el volumen de entregas, a lo que está decidido también a acabar el constructor aeronáutico europeo.

Esto le ha llevado a Fabrice Brégier, presidente de Airbus Commercial Aircraft y COO de Airbus, a reiterar que, conforme a los objetivos conseguidos en 2016, crece la posibilidad de superar también en entregas a su competidor americano en 2019.

“Hemos cumplido nuestros objetivos en un entorno muy exigente, demostrando nuestro estado de preparación para un aumento futuro de la producción. Creo que este es el caso. No conozco los proyectos de nuestro competidor, pero él ha entregado menos aparatos en el último año que en el anterior. Esto parece estar sobre la mesa”, dijo Brégier durante la presentación a los medios de los resultados del pasado año.

En 2016, las entregas de aviones comerciales de Airbus crecieron por decimocuarto año consecutivo, alcanzando un nuevo récord de la empresa de 688



aviones entregados a 82 clientes, según anunció el constructor aeronáutico europeo.

Airbus está, pues, decidido a incrementar la producción y, en consecuencia, las entregas en los próximos años, después de prácticamente una década de sobrepasar a su principal competidor en pedidos en firme.

Salvo en el año 2012 en que Boeing superó a Airbus en 370 aviones vendidos, en todos los demás años, al menos desde 2008, el constructor europeo ha superado en ventas a su competidor.

Esta rivalidad tradicionalmente presente a finales de cada año por superar al contrario en volumen de pedidos al cierre del ejercicio se ha puesto de relieve al término del 2016 y comienzos del 2017.

Hasta el punto de que, por ejemplo, Boeing vendió en los 10 últimos días del pasado año el 30% del total de los 668 pedidos netos conseguidos en todo el año. O visto de otra manera, en sólo los 10 últimos días, logró el 42% de los encargos recibidos en los 356 días anteriores.

Un efecto similar se ha producido en el libro de ventas de Airbus, que entre los últimos días del año pasado y los primeros del nuevo ha recibido una avalancha de peticiones en firme de aviones por parte de distintas compañías: GoAir (72), ACG (35), Flynas (60), Banco de Comunicaciones de China (42), entre otros.

Y todo eso sin contar los voluminosos pedidos en firme iraníes a Airbus y Boeing suscritos a finales del pasado año. Y es que en esta época del "low cost", parece haberse llegado a la filosofía de las rebajas del "last minute" a la hora de las compras por parte de las compañías, conocedoras de este sprint final de los constructores aeronáuticos en su tradicional duelo por llegar al término del año como líderes y superventas.

Boeing, que cerró 2016 con un beneficio neto de 4.895 millones de dólares, un 5,4% menos que el año anterior, aunque en el último trimestre del año sus beneficios crecieron un 58,9% respecto al mismo periodo del año anterior, amplió su posición de liderazgo en el sector aeroespacial en el año de su centenario, lo que posiciona a Boeing para seguir creciendo y cosechando éxitos en su segundo siglo de vida, según manifestó Dennis Muilenburg, presidente ejecutivo y consejero delegado del constructor aeronáutico norteamericano.

"Hemos liderado el sector en cuanto a entregas de aviones comerciales por quinto año consecutivo; además, hemos conseguido un fuerte crecimiento de las ventas en los segmentos de defensa, espacio y servicios; asimismo, hemos marcado un récord en flujo de caja operativo, lo que ha revertido en inversiones en innovación y en nuestro personal, además de generar una rentabilidad significativa para los accionistas", añadió Muilenburg.

"De aquí en adelante, nuestro equipo se centrará en acelerar la productividad y la ejecución de los programas para aumentar el flujo de caja y la rentabilidad procedentes de nuestra cartera de pedidos amplia y diversa, que se eleva a casi 500.000 millones de dólares; igualmente, mantendremos el desarrollo de la nueva actividad integrada de servicios y captaremos una cuota cada vez mayor del mercado aeroespacial mundial, que está en crecimiento, para ofrecer mayor valor a nuestros clientes, accionistas y empleados", concluyo el presidente de Boeing.

